

ENGI JÓZSEF

## A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

VI/2. rész *A szellemi és szakipari dolgozók oktatásának és képzésének története az 1970-es évekig*



Hazánkban a második világháború előtt magánszemélyek bonyolították le a gépjárműfuvarozást, akik egymással, de még az államvasutakkal szemben is versenytársak voltak. Ebben a profitérdekelte fuvarozási formában még a szövetkezetek (pl. a MATEOSZ) létrehozása után, sem volt szükség országosan kiképzett forgalmi és kereskedelmi szakemberekre. Lényegesen megváltozott a helyzet a második világháború után. Az állami autóközlekedési vállalatok létesítése és a tervgazdálkodás bevezetése elkerülhetetlenné tette a fuvarozásban résztvevő szervező, irányító, ún. szellemi dolgozók országosan egységes oktatását és képzését is. Egységes képzés nélkül elkerülhetetlen lett volna az egységes közlekedési szemlélet, az egységes vezetés, irányítás és ügyintézés kialakítása. Az alapképzést hamarosan kiterjesztették a fuvaroztatók szállítással foglalkozó dolgozóira is. Ebben a befejező részben ezt a témakört tekintjük át.

A második világháború után az újjáépítés, majd a gazdasági élet fejlődése során egyre nagyobb fuvarfeladatok jelentkeztek. A rohamosan növekvő fuvarfeladatok megoldása érdekében a kapacitást nemcsak a gépkocsik darabszámának, illetve kapacitásának a növelésével, hanem azok észszerűbb, hatékonyabb foglalkoztatásával, jobb

fuvarozásszervezéssel is lehetett növelni. A növekvő fuvarfeladatok egyre több forgalmi és kereskedelmi szakember munkába állítását is szükségessé tették. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium VI. Autóközlekedési Főosztálya már az állami autóközlekedési vállalatok (TEFU) létesítésekor megállapította, hogy egységes vezetés, egységes irányítás és egységes kiképzés nélkül a gépjármű-közlekedés a növekvő fuvarozási és szállítási feladatoknak nem tud eleget tenni. A KPM 1949 és 1953 között a TEFU Központ útján 2-3 hónapos alap- és középfokú tanfolyamokon oktatta a forgalmi adminisztratív dolgozókat. Ezeken a tanfolyamokon a felügyelete alá tartozó teherautó-fuvarozási vállalatok dolgozóin kívül a szakmai felügyelete alá tartozó különböző célfuvarozási vállalatok forgalmi dolgozói is részt vehettek. A vidéki dolgozók részére szállást és étkezést biztosítottak.<sup>1</sup> Ezt követte az 1953-ban létesített Gépjárműforgalmi Tiszti Iskola, amivel lényegében komoly formában megkezdődött a forgalmi és kereskedelmi dolgozók egységes kiképzése. A szakmai tudás javítása érdekében 1954. július 1-től három hónapos oktatói tanfolyamot, 1954. szeptember 1-től pedig újabb kilenc hónapos forgalmi tiszti tanfolyamot indítottak.<sup>2</sup>

A Gépjárművezetőképző Iskola tevékenységi köre 1956. január 1-től kibővült a KPM Autófelügyelet gépkocsielőadói tanfolyamával, a forgalmi tiszti és tisztviselői, a kalauzi, a művezetői, a MEO- és TMK ellenőri tanfolyamokkal, továbbá még szükség szerint szervezhető egyéb tanfolyamokkal, valamint az autóközlekedéssel kapcsolatos ismeretterjesztő tevékenységgel. Az iskola neve ennek megfelelően KPM Autóközlekedési Tanintézetre változott. Az intézet továbbra is a KPM VI. Autóközlekedési Főigazgatóság felügyelete alatt működött.<sup>3</sup>

Az Autóközlekedési Tanintézet Forgalmi Tagozata megszervezése után többször is költözött. 1957 nyarán Budapesten, a XIII. ker. Petneházy u. 41. szám alatt volt, ahol még a minimális elvárások is alig-alig voltak biztosítva. Innen költözött a X. Újhelyi út 14. sz. alá, ahol egy három emeletes épületben már mód nyílt a korszerű oktatásra és tanulásra.<sup>4</sup> A tanfolyamokon az oktatást csaknem kizárólag a KPM és a budapesti AKIG dolgozói végezték, akik kiváló szakemberek voltak, de pedagógiai végzettséggel nem rendelkeztek. 1957-ben elrendelték, hogy a továbbiakban ezeken a tanfolyamokon csak az egyéb feladatoktól mentesített, pedagógiai tudásukat továbbképző dolgozók oktathatnak.<sup>5</sup>

Az 1950-es évek végén már mintegy 2000 olyan munkakör volt az autóközlekedési igazgatóságnál és az autóközlekedési vállalatoknál, amelyek ellátásához előírták a tiszti végzettséget. Ezzel szemben 1959. június 30-ig kb. 900 fő forgalmi tisztet képezett ki a Tanintézet.<sup>6</sup>

Ha figyelembe vesszük a célfuvarozási, közületi és más gépjárműközlekedési vállalatok igényeit is, a lemaradás még 40-50 %-al tovább növelhető. A gépjárműközlekedési vállalatok természetesen minden munkakört betöltöttek, csak nem mindegyiket egyformán kiképzett szakkáderekkel. Ennek volt a következménye a sűrűn előforduló szabály-

talanság, fegyelmezetlenség, panasz és kifogás. A hiányos szakmai felkészültség miatt sok perenkívüli és peres eljárás volt, ami a fuvarozó és a fuvaroztató vállalatoknál sok többletmunkát okozott. Sok probléma, vita volt a kárjegyzőkönyvek helytelen, hiányos kitöltése miatt is. A menetirányító szolgálat területén a szakmai képzetlenség a gépkocsi gazdaságos kihasználását befolyásolta hátrányosan. A fuvaroztatók körében nagy elégedetlenséget váltott ki, ha a fuvarozó vállalat alkalmazottja nem tudott felvilágosítást adni, vagy helytelen felvilágosítást adott.

Annak érdekében, hogy a gépjárműközlekedés minél jobban elegend tudjon tenni az előtte álló feladatoknak, a KPM Autóközlekedési Tanintézet elsőrendű feladatává tették a gépjárműközlekedési vállalatok szakkaderigényének minél előbb történő kielégítését.

A tanintézet a hiányzó szakemberek kiképzését öt év alatt tervezte megoldani. Ennek érdekében az 1959/1960. iskolai évben országos viszonylatban, az iskola akkori kapacitásának megfelelően, az egyéb forgalmi jellegű tanfolyamokon felül a Forgalmi Tiszti Tanfolyamokon kb. 80 fő bentlakásos és kb. 250 fő levelező hallgató kiképzését tervezték. A Tiszti Tanfolyamra csak középiskolai érettségivel, vagy annak megfelelő képzettséggel és legalább egyéves szakmai gyakorlattal rendelkező dolgozók jelentkezhettek. A beiskolázással kapcsolatban azt előírták, hogy érvényesíteni kell a párt Központi Bizottságának 1958. júniusi határozatát, mely szerint a káderek, illetve a hallgatók kiválasztásánál a rendszer iránti hűséget, a szakmai hozzáértést és rátermettséget egyező elvi követelményt kell szem előtt tartani. Az így beiskolázott dolgozók tíz hónapos bentlakásos, vagy 18 hónapos levelező tanfolyamon sajátították el a személy- és áru fuvarozás elméleti és gyakorlati ismereteit.

A Forgalmi Tiszti Tanfolyam tantárgyai voltak:



1. Politikai ismeretek,
2. Személyforgalmi Utasítás és Menetrendszerkesztés,
3. Személykereskedelmi és Bevételellenőrzési Utasítás,
4. GÜSZ és Autóbuszdíjszabás,
5. Teherforgalmi és Menetirányítási Utasítás
6. Teherkereskedelmi és Bevételellenőrzési Utasítás,
7. GÜSZ és Tehergépkocsi Díjszabás
8. Közúti Darabáru fuvarozási Díjszabás,
9. Fuvarozásszervezés és tervezés,
10. Közlekedési Üzemtan (szervezés, tervezés, statisztika, elemzés),
11. Közlekedési földrajz,
12. Gépkocsiloadói ismeretek,
13. Anyaggazdálkodási Utasítás,
14. Munkaügyi ismeretek,
15. Légoltalmi és tűzrendészeti ismeretek,
16. Műszaki és TMK ügyvitel, gépkocsi szerkezetten,
17. KRESZ.



Az oktatás a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály által jóváhagyott utasítások és jegyzetek alapján történt. A tantárgyakat úgy állították össze, hogy a hallgatók a megfelelő szakképzettség mellett megkapják a gépjármű-közlekedés területén az általános szakmai műveltséget is.

A sikeres vizsgát tett tanfolyamhallgatók bizonyítványt kaptak, ami arra készítette őket, hogy a gépjárműközlekedési vállalatoknál a forgalmi tiszti végzettséget megkövetelő szolgálati beosztásokat, valamint a gépkocsiloadói munkakört betölthessék. A bentlakásos Forgalmi Tiszti Tanfolyam hallgatói ezen felül még gépkocsivezetői képzésben is részesültek, és így hivatásos gépjárművezetői jogosítványt is szereztek. A szaktanárok és az előadók a Tanintézet állományába tartoztak, a vizsgáztatás a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály által kijelölt vizs-

gabizottság előtt történt.<sup>7</sup> A forgalmi tiszti, illetőleg forgalmi tisztviselői tanfolyamról visszatért dolgozókat és kalauzi tanfolyamon végzett kalauzokat a szükséges gyakorlat megszerzése érdekében egy-egy megbízható és gyakorlott dolgozó mellé kellett felügyelet alatti szolgálatra beosztani. A felügyelet alatt szolgálatot teljesítő dolgozó az okmányokat és szolgálati könyveket az önálló szolgálatot teljesítő dolgozóval együttesen írta alá. A felügyelet alatti szolgálat idejének eltelte után, a szolgálati főnök a dolgozót gyakorlati, valamint helyi ismeretekből levizsgáztatta és a vizsga eredményétől függően osztotta be önálló szolgálatra.

Előírták, hogy az autóközlekedési tiszti és az autóközlekedési tisztviselői tanfolyamot végzett dolgozókat (általában) csak forgalmi, vagy kereskedelmi munkakörben szabad foglalkoztatni.

A végrehajtó forgalmi szolgálat területén az alábbi munkakörökben foglalkoztatott dolgozóknak kellett a KPM Autóközlekedési Tanintézete forgalmi tagozatán szerzett forgalmi tiszti képesítéssel rendelkezniük: forgalmi főosztályvezető, forgalmi osztályvezető, fődiszpécser, vállalati menetirányító, forgalomvezető, központi ügyeletes, menetrendkészítő csoportvezető, önálló menetrendkészítő, forgalmi ellenőrzés vezetője, fuvarvállaló irodavezető, autóbuszállomás-főnök, főnökségvezető, szállítási tervelőadó, önálló forgalomfejlesztési előadó, járatí főellenőr, rendelkező forgalmi szolgálattevő, vezénylési csoportvezető, vezénylő tisztt, oktató tisztt, fuvarozás-szervező, menetlevél-ellenőr, balesetvizsgáló, baleseti ügyintéző, kárügyek intézője, számadásvezető.

Forgalmi tisztviselői képesítéssel kellett rendelkezniük az alábbi munkakörökben foglalkoztatott dolgozóknak:

körzeti menetirányító, beosztott menetrendkészítő, forgalmi ellenőr, autóbuszállomás-vezető, kirendeltségvezető, bányászjáratí ügyintéző, különjáratí ügyintéző, for-

galmi előadó, járáti ellenőr, érkeztető forgalmi szolgálattelvő, indító forgalmi szolgálattelvő, forgalmi szolgálattelvő, menetlevél-ellenőr, panaszügyek intézője, gépkocsi-forgalmi kimutatás készítő. Az előírt képesítés alól csak a főfelügyeleti hatóság adhatott felmentést.<sup>8</sup>

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság a felügyelete alá tartozó vállalatoknál a forgalmi-szellemi munkakört betöltő dolgozók általános és forgalmi szakismereteinek bővítése, valamint a munkakörükben kötelezően előírt elméleti és gyakorlati feladataik végrehajtásának megkönnyítése céljából az időközben megszüntetett Forgalmi Tisztviselői Tanfolyam helyett 1966. január 1-től egyes meghatározott munkakörökre szakvizsgák megszerzését tette lehetővé. A szakvizsgára jelentkezhetett az a forgalmi-szellemi munkakört betöltő dolgozó, akinek a vállalatnál legalább hathónapos folyamatos munkaviszonya volt. A munkakörre előírt szakvizsgát a dolgozónak egy éven belül meg kellett szerezni.

*A szakvizsgák a következők voltak:*

Forgalmi I., forgalmi II., szállítmányozási és raktározási, díjszabási I., díjszabási II., bevételellenőrzési és bevételelszámolási vizsgák. A szakvizsgára jelentkező dolgozók vizsgáztatását a Gépjármű Forgalmi Tisztviselői Tanfolyam bonyolította le.<sup>9</sup>

A KPM felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok forgalmi szellemi munkakörökben foglalkoztatott dolgozói, valamint minden gépkocsivezető, segédgépkocsi-vezető, kalauz és rakodómunkás rendszeres oktatásáról és vizsgáztatásáról a vállalatok keretén belül kellett gondoskodni. A forgalmi- és kereskedelmi osztály vezetője és a csoportvezetők az oktatás tárgyát képező utasításokban, szabályzatokban és jogszabályokban foglalt anyagot önképzés útján voltak kötelesek elsajátítani. Az oktatást olyan szolgálati helyeken, ahol a forgalmi dolgozók száma meghaladta a 150 főt, c

célra kijelölt oktatótiszt, egyéb szolgálati helyeken a szolgálati főnök végezte. Az oktatásra kötelezett dolgozók havonta két alkalommal, esetenként 2-2 óra, rakodómunkások havonta egyszer egy óra oktatásban részesültek. Az oktatáson ténylegesen eltöltött időre, legfeljebb havi 4 órára a dolgozó munkabérből részesült. Az oktatás céljára megfelelően berendezett, oktatási segédlettel kellően felszerelt helyiséget kellett biztosítani. A helyiséget el kellett látni táblával, rajzszerszözökkel, az oktatáshoz szükséges modellekkel, valamint a használatos menetokmány nagyméretű példányával. A műszaki oktatáshoz szükséges ábrák és metszetek szintén nélkülözhetetlen kellékei voltak az oktatási helyiség felszerelésének. Az elméleti oktatást minél gyakrabban filmvetítéssel is ki kellett egészíteni.

Gondoskodni kellett arról is, hogy az oktatótiszteknek valamennyi utasítás és segédlet, továbbá a használatos nyomtatványokból megfelelő készlet álljon rendelkezésükre.

Biztosítani kellett az oktatás és a továbbképzés tervszerűségét és szakszerűségét is. Ennek érdekében a szolgálati főnök, vagy ha van, az oktatótiszt köteles volt december hó 1-ig a következő év I. félévére és június hó 1-ig az év II. félévére oktatási rendet készíteni. Az Oktatási Rendszer tartalmaznia kellett az oktatások idejét, helyét, anyagát, az éves vizsgáztatás idejét és az oktatók nevét. Az Oktatási Rendet a forgalmi és a műszaki szakszolgálat közösen állította össze azt a vállalat igazgatója hagyta jóvá, és a dolgozók tájékoztatása céljából minden szolgálati helyen ki kellett függeszteni. Különösen oktatási rend készült a forgalmi adminisztratív dolgozók, a gépkocsivezetők és a kalauzok részére. Az oktatási rendet jóváhagyásra az illetékes Autóközlekedési Igazgatósághoz kellett felterjeszteni.

Az oktatásra kötelezett forgalmi dolgozókat az előadott oktatási anyagból éven-



ként kétszer – április és október hó folyamán – vizsgáztatni kellett. A vizsgáztatást a szolgálati főnök, illetve az oktatótiszt, műszaki tárgyú vizsgáztatást a műszaki osztály megbízottja végezte.

A vizsga időpontját és eredményét a dolgozó Oktatási nyilvántartásának e célra szolgáló rovatába be kellett jegyezni. Azt a dolgozót, aki a vizsgáztatás alkalmával nem felelt meg, szolgálati beosztásából azonnal le kellett váltani és ugyanarra a szolgálatra csak sikeres pótvizsga után lehetett beosztani.<sup>10</sup>

A magyar autóközlekedés gyors fejlődése mind nagyobb számban igényelte a személy- és áruszállítást irányító és ellenőrző szakképzett forgalmi tiszteket. Ennek az igénynek eleget téve az 1967-1968-as tanévtől kizárólag tisztképzés folyt a tanfolyamokon, az alapképzés pedig vállalati hatáskörbe került. Az új típusú gépjárművek forgalomba állítása, az új forgalmi és műszaki telepek üzembehelyezése, az új technológia elsajátítása szükségessé tette a műszaki tisztek képzését is.

A KPM 162871/1971. sz. rendelete alapján 1970. január 1-től az Autóközlekedési Tisztképző Intézet a Volán Tröszt irányítása alá került. Az átszervezés nagyobb lehetőséget biztosított az oktató-nevelő munkában és a gazdálkodás területén való előrehaladásban.

A végzett hallgatók száma 1954-1974 között a forgalmi tagozaton 4158 fő, a műszaki tagozaton 525 fő volt. 1974-ben 750 hallgató folytatta tanulmányait a nappali és levelező forgalmi, valamint a műszaki és a kihelyezett forgalmi tiszti tanfolyamokon.<sup>11</sup> Az autóközlekedési dolgozók politikai és általános műveltségét növelte az 1960 őszén megnyílt Közlekedési Munkásakadémia autóközlekedési tagozata is, amin több mint százan vettek részt.<sup>12</sup>

A Volán Tröszt 1975-ben létrehozta a Volán Oktatási Központot (VOK), ahol a tisztképzés mellett vezető továbbképzést,

mester szakmunkás továbbképzést és egyéb tanfolyami képzést magas színvonalon valósítottak meg. A VOK tanfolyamain végzetek létszámát az alábbi összeállítás tartalmazza:

	1975	1976	1977	1978	1979
Forgalmi tisztek: nappalos	74	80	67	72	64
Forgalmi tisztek: levelező	226	202	237	216	193
Forgalmi tisztek: kihelyezett tanfolyam	79	90	50	47	142
Műszaki tisztek: nappalos	21	27	20	29	24
Műszaki tisztek: levelező tanfolyam	86	94	98	117	131
Technikusi minősítés	-	-	-	25	20



A VOK 1978-ban kidolgozta a forgalmi tisztképzés reformjavaslatát és azt kísérleti jelleggel az 1979/80-as tanévben bevezették. A tanfolyam profilját személy- és teherforgalmi tanfolyamra bontották. Ezzel párhuzamosan a szakemberek speciális továbbképzésének oktatási-nevelési tervét is kidolgozták.

1977-1980 között közel 1300 fő vett részt különböző tanfolyami képzésben és továbbképzésben. Középszintű vezető továbbképző tanfolyamon 1977-ben 49 férfi és 3 nő, 1973-ban 12 tanfolyamon 304 férfi és 39 nő, 1979-ben 11 tanfolyamon 223 férfi és 42 nő vett részt.

A rohamos technikai és - technológiai fejlődést az oktatás terén is követni kellett. Ennek egyik formája a „mester szakmunkás” továbbképzés bevezetése volt, aminek a keretében 11 autószerelő tanfolyamon 322 főt, 2 gépjárművillamosság szerelő és műszerész tanfolyamon 45 főt, 1 karosszériakatos. A tanfolyamon 19 főt képeztek ki. Rakodógéptanfolyamot három típusvizsgá-

ra szerveztek, 1977-1979 között 91 fő tett sikeres vizsgát. Az anyaggazdálkodás területén dolgozók továbbképzése közép- és felsőfokú tanfolyamokon történt. 1978-1979-ben 50 fő középfokú és 28 fő felsőfokú képesítést szerzett. A gépjármű karbantartás területén a „Diagnosztika II.” tanfolyamon kaptak korszerű ismereteket a dolgozók. 1978 decemberétől 85-en részesültek ilyen továbbképzésben.

Az oktatótisztok részére speciális továbbképzést szerveztek, aminek súlypontja a pedagógiai és módszertani ismeretek elsajátítása volt. A továbbképzésen 60 fő vett részt.<sup>13</sup> A munkahelyi oktatást és képzést is korszerűsítették. Részletesen szabályozták a foglalkoztatás előfeltételének minősülő szakmai képzettséget, a kiképzés rendszerét és a vizsgáztatást.



A tervgazdálkodás bevezetése szükségessé tette a szállítási tervhálózat kiépítését is. Ez a munka az 1950-es években kezdődött és mintegy négy évig tartott. Ez idő alatt a legtöbb tárcánál az ideiglenes jellegű tervhálózat többszöri változáson ment át, végül az az álláspont győzött, hogy az egyes tárcák központi szállítási előadóit bízták meg tárcaviszonylatban a szállítástervezés és szállítási feladatok összefogásával és a különböző iparigazgatóságok felügyelete alá tartozó vállalatok szállítási szempontból való közvetlen irányításával. Ez természetesen szükségessé tette a minisztériumi szállítási előadói munkával foglalkoztatott dolgozók létszámának növelését is. Így alakultak ki a tárcák sajátosságainak megfelelő szállítási csoportok, osztályok illetve igazgatóságok, amelyek tárcaviszonylatban az elvi irányítást végezték. Hamarosan elérkezett annak az elgondolásnak a megvalósítása, hogy a munkához nem elég csak a szükséges létszám biztosítása, hanem azt minőségileg is meg kell javítani. Ezt a célt szolgálta a Központi

Szállítási Tanács 38/8/1954. sz. határozata, amely kimondta a szállítási előadói munkakör ellátásának szakmai vizsgához kötöttségét azzal, hogy a szállítási előadó e munkakört csak akkor láthatja el, ha hat hónapon belül a Szállítási Képesítő Bizottság előtt eredményesen vizsgázik és erről bizonyítvánnyal rendelkezik. Annak a felismerése, hogy a szállítási dolgozóknak kellő szaktudással kell rendelkezniük, már az 1950-1951. évben a Közlekedési Közönyben megjelent cikksorozattal kezdődött. Ezek a cikkek kifejezetten a fuvaroztató szerveknél, vállalatoknál a szállítási munkával megbízottak szakismeretének bővítését szolgálták. A Központi Szállítási Tanács tanfolyamok szervezésével, könyvek, brosrák, jegyzetek kiadásával is segítette a szállítási dolgozók szaktudásának növelését. Az 1955. év elején jelent meg a Szállítási ismeretek c. jegyzet, a Központi Szállítási Tanács kiadványa, amely a Minisztertanács által a szállítással foglalkoztatott dolgozók részére előírt szakvizsga anyagát tartalmazta. A kiadvány közlekedési áganként a technológiai folyamat szerint tartalmazta a szállítással kapcsolatos tudnivalókat, végig tárgyalta azokat a munkamozzanatokat, amelyek ismerete a fuvaroztatóknak elsődleges fontosságú. A kiadványt a MÁV Díjszabáselárusító Iroda 32 forintért árusította. A Központi Szállítási Tanács határozata alapján a szállítási dolgozóknak a vizsgáztatását 1955. június 1-én kellett megkezdeni. A vizsga letétele a szállítási dolgozók részére kötelező volt, de a vizsgáztatás egyéni jelentkezés alapján történt. Erre a célra a minisztériumok a vizsgáztatás ütemezésében meghatározott időszak előtt az érdekelteket ellátták a „Jelentkezési lap szállítási szakvizsgára” elnevezésű nyomtatvánnyal. A szállítási dolgozók a kitöltött jelentkezési lapot Budapesten a felettes minisztérium szállítási osztályának, vidéken a területileg illetékes megyei tanács vb. igazgatási osztálya keretében működő szállítási elő-



adónak küldték meg. A beküldött jelentkezési lapok alapján történt a vizsgák időpontjának ütemezése, amiről a jelentkezőt legálább két héttel korábban értesítették. A KSZT a vizsgák szervezése és általában a vizsgáztatással kapcsolatos ügyek intézése céljából Szállítási Képesítő Bizottságot állított fel. Az eredményes vizsgát tett dolgozók a Bizottságtól bizonyítványt kaptak. E szakképzettség megszerzését a Munkakönyvben is fel kellett tüntetni. 1956 őszéig a vizsgára köteleztettek mintegy 95 %-a eredményes vizsgát tett. A szakmai képzés fokozása érdekében az egyes tárcák szállítási értekezleteket szerveztek. Már ekkor javasolták, hogy az alapfokú vizsga után szervezzenek közép és felső fokú szállítási vizsgát és tarifóri tanfolyamot is.<sup>14</sup>

A továbbképzéssel kapcsolatban Csoltó László hangsúlyozta, hogy a KSZT Titkársága mindig nagy súlyt helyezett arra, hogy a gazdasági tárcáknál megfelelő létszámú szállítási szervezet működjön az illető népgazdasági ág szállításainak helyes megszervezése és megfelelő végrehajtása érdekében. A fuvaroztatóknak fontos szerepük van a szállítási munkában. Azokon az érintkezési felületeken, amelyen a fuvaroztatók tevékenysége az egyes közlekedési ágak üzemviteléhez kapcsolódik, a munkának különösen szervezetten, az egyes munkamozzanatoknak folyamatosan, zökkenőmentesen kell lebonyolódni, a közlekedés és a vállalatok, üzemek szállítási munkájának fogaskerek-szerűen kell egybekapcsolódni. A gazdasági tárcák teljes mértékben támogatták a szállítási szervezetre és a szállítási dolgozók szakmai tudásának fokozására irányuló törekvéseket. Néhány hiányosság azonban tapasztalható volt. Az egyik az, hogy a gazdasági tárcák, illetve az országos hatáskörű szervek többnyire csak az irányításukhoz közvetlenül tartozó vállalatoknál törődtek a szállítási szervezetekkel és az ezzel összefüggő szakmai oktatással. Azok a vállalatok és üzemek,

amelyek irányítását valamely városi, járási vagy megyei tanács látta el, már többnyire kívül estek a minisztériumok gondoskodási körén. Ezen a területen még távolról sem volt minden rendben a szállítási szervezeteket és az oktatást illetően. A tanácsi vállalatok és üzemek többségénél még nem volt kellően szabályozva a szállítási előadói ügykör, és az sem volt szabályozva, hogy az a dolgozó, aki ezt a munkakört ellátta, a megfelelő szakvizsgát köteles letenni. A mezőgazdasági termelősövetkezetekben pedig nem volt szállítási szervezet, így szó sem lehetett a szállítási szakképzettség biztosításáról. Utóbbi probléma rendezése a Földművelésügyi Minisztériumra várt.<sup>15</sup>

A szállítási dolgozóknak ekkor már két fokozatú képesítésük volt. Az alsó fokú képesítést azoknak a szállítási dolgozóknak kellett megszerezni, akik munkakörükben csak egy-egy részfeladatot láttak el, nem önállóan végezték a munkájukat. Felsőfokú képesítést kellett szerezni azoknak a szállítási dolgozóknak, akik önállóan, vezető beosztásban dolgoztak. Ezt a rendelkezést a KSZT 1961-ben hozta.<sup>16</sup>

Sokszor hangsúlyozták, hogy a közlekedés jó megszervezésének alapfeltétele a jól képzett szakember. A kormányzat felhatalmazta az ágazati minisztert, hogy ágazatában határozza meg a munkaköri képesítést és gondoskodjon az ágazati feladatokat ellátó szakemberek továbbképzéséről. Ezt a kötelezettséget tanácsi szinten a tanácsok végrehajtó bizottságai szakigazgatási szerveink irányításáról szóló 1023/1967. /VIII. 8./ Korm. számú rendelet írta elő.

Az első, továbbképzésnek számító értekezletet a megyei, fővárosi közlekedési szakigazgatási szervek részére a KPM Tanácsi Közlekedési Főosztálya 1964. december 4-én tartotta. Ennek az országos értekezletnek „Az út-, hídkataszter készítésével kapcsolatos feladatok” és a „Tanácsi szakigazgatási szervek irányító, tevékenységének értékelése

és a további feladatok” volt a napirendi pontja. 1965-ben az út és hídfenntartás volt a továbbképzés témája.

1966-ban elsőrendű kérdésként szerepelt a tanácsi úthálózat fejlesztés feladata, 1967-ben a fő téma a közlekedéspolitikai célok ismertetése volt. 1968-ban a továbbképzés elmaradt, 1969-ben Parádon 2x5 napos továbbképzésen 38, illetve 37 személy vett részt. Megvitatták a hatáskörök leadásával kapcsolatos kérdéseket. Egyöntetű panaszként hangzott el, hogy járási szinten a feladatok elvégzéséhez nincs megfelelő szakember biztosítva. 1970-ben szintén Parádon 2x6 napos tanfolyamot szerveztek, amelyen 37-37 személy vett részt. Tíz előadás hangzott el és 187 kérdésre kaptak választ a résztvevők.<sup>17</sup>

Napirenden volt a gépjármű ügyintézők képzése és továbbképzése is. Erre azért volt szükség, mert az 1970-es évek közepén már az, autóbuszok 60%-át, a tehergépkocsik mintegy 75%-át közútek üzemeltették. Az üzemeltetés körülményei az idők folyamán sokat változtak. A gépjármű ügyintéző egyre inkább olyan szakembernek minősült, akinek sokrétű ismeretekkel kellett rendelkeznie. Ennek megfelelően az ügyintézők alapképzése is jelentős változáson ment keresztül. A korszerűsítés következtében kialakult óraterv az alábbi volt:

Tantárgy	Elmélet	Gyakorlat
		(óra)
Gépjármű üzemeltetési és üzemviteli ismeretek	82	13
Műszaki igazgatási ismeretek	56	-
Munkaügyi ismeretek	16	-
Politikai és vezetési ismeretek	16	-
<b>Összesen:</b>	<b>170</b>	<b>13</b>

A gépjármű ügyintéző tanfolyamokon általános volt az esti képzés.

A gépjármű ügyintézők továbbképzése 1972-ben kezdődött. A továbbképzés tanfolyami keretek között történt és mindig egy-egy téma köré csoportosultak az előadások. Az első tanfolyam felújító jelleggel azoknak az ismereteknek az elsajátítását biztosította, amelyek a jogszabályok változása miatt váltak szükségessé. Továbbképző tanfolyamot szerveztek az energia takarékos-sággal összefüggő gépjármű ügyintézői feladatoktól. Egy másik tanfolyam témája a korszerű gépjárműüzemeltetés volt. 1978-80-ban 14 tanfolyamon 2566 fő, 1980-81-ben 20 tanfolyamon 3400 fő vett részt.<sup>18</sup>



Középiskolai szinten 1955-ben Budapesten kezdődött az autóközlekedési szakemberek képzése. Az első érettségiző osztály ballagási ünnepségéről 1959-ben a Közlekedési Közlöny is beszámolt:

„Az Autóközlekedési Technikum IV. osztályának növendékei 1959. május 16-án, szombaton, 20 órakor tartották ballagási ünnepélyüket, amin megjelent a KPM képviselőjében Badacsonyi György, a KPM Személyzeti és Munkaügyi Főosztályának vezetője, Feledy Béla., a KPM VI. Autóközlekedési Főosztályán a műszaki osztály vezetője, Szentaskó Antal, az Autófenntartó Ipari Tröszt igazgatója, az autóközlekedési vállalatok számos dolgozója, az iskola tanári kara, I–III. osztályos növendékei és nagy számban a szülők, valamint a rokonok.

A tanteremből induló és a folyosókat diák minőségben utoljára bejáró tanulók lampionokkal és vándortarisznyával a vállakon, osztályfőnökeik vezetésével az iskola udvarán gyülekeztek a Technikum nemzeti és vörös zászlói alatt. Az ünnepségen elsőként Kázmér Tibor, az Autóközlekedési

Technikum igazgatója mondott beszédet. Többek között figyelmeztette a fiatalokat, hogy eddigi tanulmányaikra: az érettségi vizsgával teszik majd fel a pontot. Ezért



egyelőre minden ballagó vén diáknak a ballagás után is a legkeményebb tanulás a feladata. Befejezésül szakmájuk szeretetére, megbecsülésére, a szocialista népgazdaság odaadó szolgálatára intette az életbe kilépő diákokat.

Feledy Béla üdvözölte és átvette az iskolától az idén végzett technikusokat sokat az autóközlekedési szakma, az autóközlekedési vállalatok számára. Nagy hatású beszédében rámutatott: miként az egész autóközlekedés, éppúgy a most végzett fiatalok előtt is ragyogó jövő áll. A második ötéves terv időszakában autóközlekedésünk kapacitása többszörösére növekszik. Ilyen fejlődéshez a jól képzett szakemberek nagy tömegére van szükség, ugyanakkor az ilyen fejlődés az egyéni boldogulás előtt is szélesre tárja a kapukat. Ezután közvetlen hangon volt iskolájuk, tanáraik megbecsülésére az új munkahelyen a régi szakmunkások iránti tiszteletről és nagy szerénységre intette a fiatalokat. Még hosszú évek telnek el - mondotta -, amíg az itt tanultak szorgalmas gyakorlati munka révén valódi tudássá válnak a végzett tanulók fejében. Végül köszönetet mondott a technikum igazgatójának, tanári karának, KISZ szervezetének, a Szülői Munkaközösségnek - más oldalról a szülőknek az áldozatos nevelő munkáért és ígéretet tett arra, hogy szeretettel, féltő gondnal vezetik be a szakma nehézségeibe az új technikusokat...

A szépen megrendezett ünnepséget a Technikum közelében autón lebonyolított „ballagás” fejezte be. Az ünnepség rendezése dr. Csendes Béláné igazgatóhelyettes és Csapó Sándorné szülői munkaközösségi elnök gondosságát dicsérte. Az ünnepség után vidám majális keretében még sokáig együtt maradtak a tanárok, szülők és diákok. ... „

Az autóközlekedési technikumban ekkor 34 tanuló végzett. Ez a szám végtelenül kicsi volt ahhoz képest, amennyire szüksége volt az autóközlekedési szakmának. Ekkor még egyedül ez a technikum foglalkozott az

országban autóközlekedési technikusok képzésével. A szakemberek hangsúlyozták, hogy a középkader szintű autós szakemberek képzését sürgősen meg kell oldani, mert csak úgy biztosítható az, hogy a sok százmilliót érő autóállomány jó kezekben legyen és az autóközlekedés még eredményesebben segítse a népgazdaságot.<sup>19</sup>

Az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet Autóközlekedési kutatások 1964 c. könyvében foglalkozott az autóközlekedés oktatási intézményeinek fejlesztési irányjaival is. A tanulmány hangsúlyozza, hogy a közúti közlekedés fejlődése várhatóan intenzív ütemű marad, ami a munkaerőszükséglet tekintetében fokozott igényt támaszt. Másrészt a közúti fuvarozás végrehajtásában egyre nagyobb szerephez jutnak a forgalomirányítás és szervezés haladó módszerei. Ebből a két előfeltételből következik, hogy a jövőben a szakképzés területén számolni lehet:

1. A munkaerőszükséglet és utánpótlás mennyiségi növekedésével,
2. A szakmai kiképzés színvonalának fokozásával.

Tisztában kell lenni azzal is, hogy a speciális autóközlekedési szakképzés fejlesztésére vonatkozó elképzeléseknek be kell illeszkedniük az iskolai képzés távlati tervei közé.

A kiképzési folyamat vázlatát az 1. ábra szemlélteti.

A szakképzés fejlesztésével kapcsolatban két alapelvet tartottak szem előtt:

1. A különböző szintű oktatási intézményeket kerek egészé fogják össze, a kiképzési ismeretanyag lépcsőzetesen illeszkedik egymáshoz. Csak ilyen eljárással biztosítható a zavartalan tanulmányi átmenet a magasabb színvonalú kiképzést nyújtó oktatási intézményhez.

2. A kiképzés nem lehet egyoldalú. A gyakorlati élet elmélyült és alapos szakismeretek mellett általános szakmai műveltséget

kíván. Ez az oka annak, hogy az elsősorban műszaki ismeretekre hivatott intézmények tanulmányi programját forgalmi-kereskedelmi ismeretekkel javasoljuk kibővíteni. Ugyanezt az eljárást alkalmaztuk fordított esetben is.

A szakmai képesítés szempontjából az előképzettséget biztosító oktatási intézményeket két csoportra oszthatjuk:

*Az első csoportba:*

1. az autóközlekedési szakközépiskolák
2. az autóközlekedési felsőfokú technikumok,

*a második csoportba:*

1. a gimnáziumok és
2. az egyetemek tartoznak.

Az autóközlekedésnek a kiképzés tartami részére, színvonalára vonatkozó igényeit az első csoportba sorolt oktatási intézményeknél lehet elsősorban érvényesíteni:

a) a már működő két technikum közül az egyiket közgazdasági, a másikat műszaki jellegű szakközépiskolává kell átalakítani,

b) gondoskodni kell forgalmi-kereskedelmi kiképzést nyújtó szakközépiskolák szervezéséről,

c) a felsőfokú technikum tanulmányi programját ki kell bővíteni és új tanszakok

szervezésével a kiképzési profilt az igényeknek megfelelően szélesíteni kell.

Biztosra vehető, hogy az autóbusz-közlekedési szakközépiskolák kiképzési kapacitása nem lesz elegendő a szakember-szükséglet fedezésére. Fel kell készülni arra, hogy a szükséglet egy részét gimnáziumi érettségi bizonyítvánnyal rendelkező munkavállalókkal kell kielégíteni.

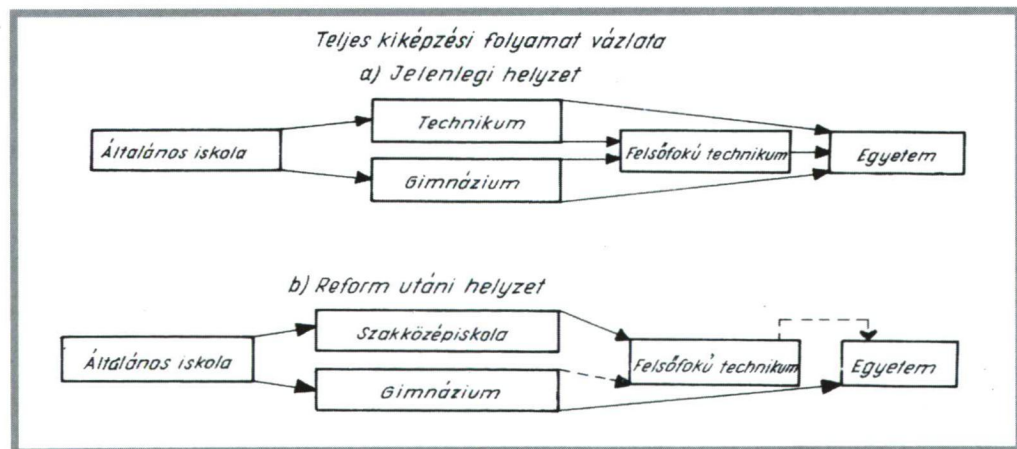
Az egyetemi kiképzés általában nem lehet tekintettel arra, hogy a végzett hallgatók a gazdasági élet melyik területén kerülnek ténylegesen alkalmazásra. Mind a gimnáziumi, mind az egyetemi végzettség után kívánatos annak a speciális ismeretanyagnak az elsajátítása, amely az érdekelteket a részükre kijelölt munkakör ellátására képesíti. ezt a kiegészítő szakmai ismeretanyagot a szakvizsgák hivatottak megadni.

A működő oktatási intézmények át-szervezésével kapcsolatos javaslatok:

1. a jelenlegi technikumokat szakközépiskolákká,

2. a felsőfokú technikumot autóközlekedési főiskolává javasolták átalakítani.

Az elemzés szerint az oktatás új konstrukciójába a tisztképző intézet a jelenlegi kiképzési profiljába nem illik bele. Ennek az



**1. ÁBRA** A VÁZLAT CSAK A FORGALMI-KERESKEDELMI SZAKSZOLGÁLAT TERÜLETÉN ELHELYEZKEDŐK KIKÉPZÉSÉRE VONATKOZIK



intézménynek a működéséről azonban a jövőben sem lehet lemondani. Miután a forgalmi- kereskedelmi szakterületen a vezető állásnak minősíthető munkakörök betöltését szervezett kiképzés nem előzte meg, a megoldás önként kínálkozott. A tisztképző tanfolyamot autóközlekedési főtisztképző intézetté kell átszervezni, tanulmányi programját olyan tárgyakból összeállítva, amelyek az új rendeltetésre azt alkalmassá teszik.<sup>20</sup> A KPM és a megyei tanács VB felügyelete alá tartozó közlekedési és távközlési szakközépiskolák 1969-ben az alábbi városokban voltak:

Közlekedési szakközépiskola, autóforgalmi igazgat: Budapest, Miskolc, Győr, Zalaegerszeg.

Gépjárműtechnikai szakközépiskola: Budapest (2 iskolában), Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Győr, Veszprém, Fót, Nyíregyháza., Székesfehérvár, Szombathely.

Volt még vasútforgalmi, vasútépészeti, út- és vasútépítési, vasúti távközlő- és biztosítóberendezési, postaforgalmi, közgazdasági és hajózási szakközépiskola.<sup>21</sup>

A következő években további városokban is létesítettek egy-egy iskolában közlekedési szakközépiskolai osztályokat.

A közlekedés- és postaügyi miniszter 1971-ben részletesen szabályozta a közlekedés, posta és hírközlés ágazataihoz tartozó szakmákat, az ágazathoz tartozó szakmákban szervezett vállalati tanfolyamok térítési és egyéb díjait, a szakmunkásképzés óraterveit.<sup>22</sup> A közúti közlekedés vonatkozásában a 300 sz. Autószerelő, 305 sz. Karosszéria lakatos és 602 sz. gépjárművillamossági szerelő tanfolyamok óraterve az alábbi volt:

#### Tanfolyamok időtartama

	Tanfolyamok (heti/összes óraszám)		
34. hét	300. sz.	305. sz.	602. sz.
Politikai ismeretek	1/34	1/34	1/34
Matematika	2/68	2/68	2/68
Fizika	1/34	1/34	1/34

Kémia	1/34	-	1/34
Szakrajz	3/102	2/68	2/68
Anyag- és gyártásismeret	2/68	3/102	2/68
Elektrotechnika	1/34	1/34	2/68
Szakmai ismeretek	-	-	3/102
Üzemgazdaságtan	0,5/17	-	0,5/17
Szerkezetten és szerelési ismeretek	3,5/119	3/102	-
Ipari elektronikai alapfogalmak	-	-	0,5/17
Előzetes termelési gyakorlat	120 hét	120 hét	120 hét
Általános iskolát végzetek	68 hét	42 hét	68 hét
Középiskolát végzetek	39/1326	40/1360	39/1326
Irányított termelési gyakorlat	2/68	2/68	2/68
Kiegészítő szakmai oktatás			



A magyar közlekedési üzemmmérnök-képzés vasúti üzemmmérnök-képzéssel kezdődött. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztálya 1951-ben kezdeményezte és kiharcolta, hogy kizárólag saját céljait szolgáló főiskolája legyen. Az új egyetemet a Népköztársaság Elnöki Tanácsának 19/1951. számú (*Magyar Közlöny*, 1951. évi 96. szám) törvényerejű rendelete mint két szakos (vasútépítés és vasúti üzemeltetés) műszaki egyetemet hívta létre a KPM szakfelügyelete alatt. Az egyetem 1951 őszén Szegeden kezdte az első évfolyamot. Szeged mint fejlett egyetemi város alkalmas volt arra, hogy egy újonnan született egyetem bölcsője legyen, ebből a szempontból a szervezéssel megbízott Oktatási Minisztérium választása helyes volt, de szakmai szempontból ez még nem volt elmondható. Szegeden a szükséges, kellő színvonalú szakkáderek nem voltak biztosíthatók, Budapest pedig távol volt. A MÁV helyi szervei az adminisztratív személyzetet biztosították.

#### A közúti közlekedés története

Az Elnöki Tanács 1951. évi 28. számú határozatával (Magyar Közlöny 1951. október 7-i. 145. szám) az egyetemet az első év befejeztével Szolnokra helyezte át. Ezt az elhatározást elsősorban kultúrpolitikai elgondolás idézhette elő, de Budapest közelsége miatt szakoktatókkal is könnyebb volt az egyetemet ellátni. Új talán kissé túlméretezett palotát kapott volna az egyetem, Szolnok pedig egy egyetemi városrészt. Az építkezés 1952-ben megindult, de 1953-ban a beruházások csökkentése miatt lekerült a napirendről. A kormányzat foglalkozni kezdett az egyetemi oktatás túlzott szakosításának mérséklésével, az egyetemek összevonásával, így azzal is, hogy a szolnoki közlekedési műszaki egyetemet beolvasztják valamelyik budapesti műszaki egyetem keretébe. A budapesti Építőipari Műszaki Egyetem következetes álláspontját elfogadva, a vasútépítő szakot ekkor visszacsatolták, a hallgatókat Szolnokról Budapestre telepítették át. Szolnokon ekkor csak egy kar, az üzemeltető mérnökképzés maradt. 1953. július 1-ével a szolnoki Közlekedési Műszaki Egyetem az Oktatási Minisztérium felügyelete alá került. 1954-ben a Vontatási és Vasútépítési, 1955-ben a Közlekedésgazdaságtani, 1956-ban a Gépjárműszerkezet-tani Tanszék megszervezésére került sor. Már 1953-ban felvetődött, hogy ha a feltételek biztosítva lesznek, a kart Budapestre helyezik. Ezt a tervet 1955-ben elfogadták. A műszaki felsőoktatás átszervezésére vonatkozó 31. számú törvényerejű rendelet a közlekedési Üzem-mérnöki Kart a budapesti Építőipari Műszaki Egyetem harmadik karává szervezte át, és ezt a szervezeti formát még az 1957. augusztus 1-re határidőzött teljes Budapestre telepítés előtt 1956. szeptember 1-ével érvénybe léptette. Ugyanekkor történt intézkedés az egyetem nevének Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemre történő megváltoztatásáról és az elsőéves hallgatók Budapestre helyezéséről. A kormányrende-

let végérvényesen két szakot: vasúti és gépjármű üzemeltetési szakot rendszeresített. 1954-ben a közlekedési üzem-mérnöki karon megindult a levelező oktatás is.

A Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán a MT 1035/1956/V.19./sz. határozata alapján 1956-ban megkezdődött a gazdasági üzem-mérnök képzés. Az oktatás az első években két szakon, a közlekedési és az építési szakon majd az 1974–1975-ös tanévtől amikor az építési szak átkerült az Építésmérnöki Karra, a gazdasági mérnöki szakoktatás az általános közlekedési és a járműtechnikai ágazaton történt. A döntően közlekedés területén dolgozó mérnökök átfogó közgazdasági szemléletre és gazdasági ismeretekre tettek szert ezen oktatási forma keretében, amit egyre hatékonyabban tudtak alkalmazni mindennapi munkájukban.<sup>23</sup>

A Közlekedési Üzem-mérnöki Kar fennállásának első tíz évében 320 diplomás került kibocsátásra, akik közül mintegy 2/3-an vasútüzemi szakosak voltak. 1960-ban az első évfolyamon mintegy 80-90 fő, az esti és levelező tagozaton 60-70 fő volt a hallgatók száma, A beiskolázottaknak ekkor már több mint a fele gépjárműüzemi szakos hallgató volt.<sup>24</sup> 1967. év végéig a nappali tagozaton 428 vasúti és 376 gépjárműtagozatos, az esti és levelező tagozaton 62 vasúti és 56 gépjárműtagozatos hallgató kapott diplomát. A KPM területén ekkor mintegy 550 közlekedésmérnök dolgozott, 350 fő a vasútnál és 200 fő a KPM autóközlekedésnél. A szervezett autóközlekedés tekintélyes része nem a KPM tárcához, hanem más főhatóságokhoz, illetve tanácsokhoz tartozott, ahol a közlekedésmérnökök forgalmi és műszaki üzemeltetési munkakörben, többen vezető állásban dolgoztak. Több mint ötven közlekedésmérnök oktatóként szolgálta a közlekedési szakemberképzés ügyét.<sup>25</sup>

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Közlekedéstudományi Egyesület 1966. június 7-én országos oktatási ankétot



rendezett Budapesten, a KPM Vasúti Főosztály kultúrtermében az oktatási reformmal összefüggő szakoktatási problémákról.

Az elnöki megnyitó előadást dr. Csanádi György miniszter tartotta. Elmondta, hogy most először hívtuk össze közös tanácskozásra a Művelődésügyi Minisztérium, a Munkaügyi Minisztérium, az Országos Tervhivatal vezetőit, a KPM-el különböző szinteken együttműködő oktatási intézmények képviselőit és a szakemberképzés szempontjából leginkább érdekelt közlekedési-hírközlési dolgozókat. A közlekedési tárca nagy jelentőséget tanúsít az oktatási kérdéseknek. A szállítási és hírközlési feladatok megoldásában, a javítóiparban, valamint a közlekedésepítésben elért eredményekben benne van az oktatók munkája is. A tudomány és a technika fejlődése világszerte, így hazánkban is időszerűvé tette az oktatás fejlesztését, korszerűsítését.

Az ankét vitaindító előadását Horn Dezső, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese tartotta. Összefoglalta az oktatási reform célkitűzéseit, majd oktatási szintenként vázolta a KPM előtt álló feladatokat. A tárca területén – az építőipart kivéve – 1966-ban 45 000 szakmunkás dolgozott. Az elméleti oktatás megoldása a Munkaügyi Minisztérium feladata, a gyakorlati oktatás megoldása a közlekedési tárcaé volt. A tárca területén sok helyen clavultak, vagy hiányosak voltak a gyakorlati oktatás tárgyi feltételei. Több helyen a személyi feltételek sem voltak megfelelőek. Oktatással csak olyan személyeket szabad megbízni, akik lépést tartanak a fejlődéssel. A tárca középfokú szakembereinek képzését ekkor a KPM felügyelete alá tartozó hét ipari: autóközlekedési, útépitési, híd- és vízműépítési, vasútgépészeti pályafenntartási és távközlési, kettő forgalmi: vasútforgalmi és postaforgalmi és egy közgazdasági technikum szolgáltatta. Ezek a technikumok évente mintegy 1200 nappali és 2000 esti-levelező hallgatót

vettek fel. A technikumokon kívül a tárca felügyelete alatt 2, tanácsai felügyelet alatt 13, a Munkaügyi Minisztérium felügyelete alatt 5 szakközépiskola nyújt olyan szakmákban képesítést, amelyek elsősorban a KPM területén hasznosíthatók. Az oktatási reform keretében a technikumok és a szakközépiskolák új típusú szakközépiskolákká alakultak át. A meglevő iskolákon kívül a KPM további helyeken is tervezett szakközépiskolákat indítani oly módon, hogy a tantermeket a tanácsok, a tanműhelyt pedig a tárca biztosítja. 1966-ban már három felsőfokú technikum működött a tárca területén: Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum Szegegyen, Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum és Felsőfokú Távközlési Technikum Budapesten. Már ekkor tervezték a hajózásnál, a vasúti műszaki szakoknál, az út- és műtárgyépítésnél és fenntartásnál, valamint a posta műszak és forgalom területét felölelő felsőfokú technikumok szervezését. A KPM célul tűzte ki a felsőfokú technikumok főiskolává történő átszervezését.

A Közgazdaságtudományi Egyetemen 1964-től nappali, esti és levelező oktatással közlekedési szak is működött.

A tárca területén a dolgozók összlétszámának mintegy 5%-a tanult tovább. Az ilyen címen kiadott pótszabadság kb. 770 dolgozó teljes évi munkaidejének felelt meg, Más tárcákhoz viszonyítva a KPM-nél kiemelkedően nagyarányú volt a tanfolyami képzés. A közlekedés és a hírközlés sajátosságai indokolták és indokolják ezeknek a tanfolyamoknak a létét.<sup>26</sup>



Az 1960-as évek elején az új oktatási reform eredményeként megkezdődött a felsőfokú technikumok rendszerének a kiépítése. A gyors ütemben fejlődő gépjárműközlekedés szakemberszükségletének enyhítése, illetve kielégítése céljából létrehoztak a Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikumot.

A Technikum műszaki-üzemeltetési és forgalmi-kereskedelmi szakkal rendelkező tanszéki rendszerben működő felsőoktatási intézmény volt. Az intézmény tanszékei és tantárgyai az alábbiak voltak:

## 1. Általános tanszék

TANTÁRGYAK:

Marxizmus-leninizmus,  
Idegen nyelv,  
Testnevelés,  
Matematika,  
Fizika,  
Elektrotechnika,  
Ábrázoló geometria.

## 2. Forgalmi és kereskedelmi tanszék.

TANTÁRGYAK:

Közlekedési ismeretek,  
Közlekedési és gazdasági földrajz,  
Forgalmi ismeretek,  
Kereskedelmi ismeretek,  
Fuvarjog és díjszabás,  
Személyszállítás,  
Áruismeret és csomagolóstechnika,  
Szállítmányozás.

## 3. Gépjármű és technológiai tanszék

TANTÁRGYAK:

Belsőégésű motorok,  
Gépjárműszerkezetek,  
Gépjárművizsgálatok,  
Gépjárművek villamos berendezései,  
Anyagismeret és technológia,  
Gépjárműjavítás és technológiája,  
Munkavédelem.

## 4. Közlekedésüzemi és gazdasági tanszék

TANTÁRGYAK:

Tervgazdálkodás,  
Közlekedésgazdaságtan,  
Üzemszervezés,  
Üzemgazdaságtan,  
Könyvvitel és pénzügytan,  
Jogi ismeretek – Statisztika.

## 5. Mechanikai gépelemek tanszék

TANTÁRGYAK:

Mechanika,  
Gépelemek,  
Géprajz,  
Általános géptan,  
Anyagmozgató gépek,  
Méréstechnika.

A hallgatók félévenként vizsgáztak, illetve eleget kellett tenni az aláírás követelményének. Egy félévben általában hat vizsga volt. A vizsgákon kívül a negyedik félév végén a műszaki üzemeltetési szakon matematika és mechanika, a forgalmi-kereskedelmi szakon matematika és gépjárműszerkezetek tárgyakból alapszorgorlatot kellett tenni minden hallgatónak. A hatodik félév végén, esti és levelező tagozaton a hetedik félév végén mindkét szakon végszorgorlatok letételével fejezték be tanulmányaikat a hallgatók. A végszorgorlatokra Állami Vizsgáztató Bizottság előtt került sor.

*A végszorgorlatok tárgyai voltak:*

Műszaki üzemeltetési szakon: marxizmus-leninizmus, gépjárműszerkezetek, gépjárműjavítás technológiája.

Forgalmi-kereskedelmi szakon: marxizmus-leninizmus, forgalmi ismeretek, fuvarjog és díjszabás, üzemszervezés, üzemgazdaságtan.

Mindkét szakon gyakorlati oktatás is volt. A nappalos hallgatók az utolsó tanulmányi évben a hivatásos személy- és gépjárművezetői jogosítványt is kötelesek voltak megszerezni. Az oktatás a nappali tagozaton 1962 októberében kezdődött. A műszaki üzemeltetési szakra 40, a forgalmi-kereskedelmi szakra 30 hallgatót vettek fel. Az esti és levelező tagozaton 1963 februárjában kezdődött a tanulmányi munka. Az esti tagozat műszaki szakra 30, a levelező tagozat műszaki szakra 30, a levelező tagozat forgalmi szakra 30 pályázót vettek fel. Az 1963/64-es tanév hasonló keretszámokkal



indult, a későbbiekben a keretszámokat a szükségleteknek megfelelően alakították. Esti és levelező tagozatra azok a dolgozók jelentkezhetek, akik a 22. életévüket betöltötték, de 45 évnél nem idősebbek és legalább öt éves szakmai gyakorlattal rendelkeztek. A technikum közvetlen felügyeletét a közlekedés- és postaügyi miniszter, általános felügyeletét a felügyeletet gyakorló miniszterrel egyetértésben a művelődésügyi miniszter látta el. A technikum az oktatás színvonalának emelése érdekében szoros kapcsolatot tartott a képzés szakirányának megfelelő intézményekkel és üzemekkel, a KPM illetékes főosztályával, az Autóközlekedési Vezérigazgatósággal, az Autófenntartó Ipari Trösztrel, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemmel és az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézzel.

A Technikum az 1963/64. tanévtől az Autóközlekedési Vezérigazgatóság irányítása alatt működött. Nappali tagozatra a középiskolák utolsó éves tanulói, régebben érettségizettek közül pedig a 35 évnél fiatalabbak jelentkezhetek. A műszaki üzemeltetési szakon végzett hallgatók az autóközlekedési és autójavító vállalatok műszaki szakszolgálatánál szaktechnikusi, vezető technikus, üzemvezető és egyes üzemmérnöki munkakörök betöltésére, a forgalmi-kereskedelmi szakon végzett hallgatók a forgalmi-kereskedelmi szakszolgálatnál a felsőbb irányító munkakörök és egyes üzemmérnöki munkakörök betöltésére nyertek képesítést.

A Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum az 1965/66. tanév felvételi vizsgáira jelentkezők részére előkészítő tanfolyamot szervezett. A tanfolyamra 1964. december 15-ig lehetett jelentkezni. Az önköltséges tanfolyam részvételi díja 450 Ft volt, 1965 január elején kezdődött és hat hónapig tartott. Az oktatás hetenként három alkalommal az esti órákban történt.<sup>27</sup>



A KPM kezdeményezésére a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar dékánjának vezetésével megvizsgálták a Közlekedésmérnöki Karon végzett oktatás tapasztalatait és javaslatot tettek a szak oktatási célkitűzéseinek, tantervének és tananyagának továbbfejlesztésére is. A bizottság 1968 elején fejezte be a elmerést. Az értékelő jelentés főbb megállapításait és javaslatait a Közlekedési Közlöny is közzölte.<sup>28</sup>

A jelentésben az elhelyezkedéssel és a továbbfejlesztéssel kapcsolatban az alábbi szerepel:

„A közlekedésmérnökök elhelyezkedése, pontosabban beilleszkedése a közlekedési üzembe – úgyszólván a legutóbbi időkig – számos nehézség, zavaró körülmény közepette valósult meg. A nehézségek elsősorban azokkal az objektív problémákkal voltak kapcsolatban, amelyek tulajdonképpen magának a szaknak a hazai szervezését indokolták, hogy ti. a közlekedés üzemvitelének tudományosan megalapozott módszerei még nem, vagy csak alig honosodtak meg. A közlekedésmérnöki munkaköröket sem tudták még a megfelelő pontossággal körülhatárolni. Tulajdonképpen a közlekedésmérnöki munkaköröket maguknak az új közlekedési (üzem) mérnököknek kellett kialakítaniuk, a közlekedésmérnöki tevékenységet nekik kellett meghonosítaniuk és elterjeszteniük hazánkban!

Számottevő erőfeszítésbe került, különösen az első években a közlekedés üzemében jelentkező egyes szubjektív ellenállás leküzdése is, főleg azokon a szakterületeken, amelyeken korábban mérnökök egyáltalán nem, vagy csak alig dolgoztak. Ezért sokan ott is hagyták eredeti munkahelyüket sőt némelyek még a közlekedést is...”

A közlekedésmérnöki szak továbbfejlesztésével kapcsolatban az alábbi célkitűzéseket fogalmazták meg:

„A közlekedés számára olyan szocialista szellemű, széles látókörű, korszerű műszaki

és gazdasági, üzemtani, továbbá irányítás- és vezetéseméleti ismeretekkel rendelkező mérnökök képzése a cél, akik egyetemi tanulmányaik alapján alkalmasak:

- a közlekedés műszaki fejlesztési és kutatási feladatainak ellátására,
- a közlekedés automatizálási lehetőségeinek kidolgozására,
- a közlekedéstechnológia fejlesztésére,
- a beruházások műszaki-gazdasági előkészítésére,
- a közlekedési ágazatok távlati tervezésére,
- a közlekedési (elsősorban vasúti, közúti, városi közlekedési) ágazatok koordinálására,
- a szállítási folyamathoz kapcsolódó hírközlési és anyagmozgatási, valamint javítási rendszerek és technológiák fejlesztésére....

Az autóközlekedési ágazatot végzettk az általános közlekedésmérnöki feladatok ellátásán túlmenően felkészültek:

- a műszaki és forgalmi technológiai folyamatok iratnyitására, tervezésére és fejlesztési elveinek kialakítására,
- létesítmények és eszközök optimális üzemeltetésére,
- a járművekkel és utakkal szemben támasztott korszerű követelmények meghatározására,
- a szállítási szükségleteknek megfelelő típusösszetételű járműállomány meghatározása,
- az egyes járműtípusok alkalmazási területének kidolgozására,
- a közúti szállítási technológia, valamint a forgalomtechnika fejlesztése....”

Az Egyetem ekkor már 12 éve bocsátott ki közlekedésmérnököket és a felmérés összegezéséből az is kitűnik, hogy a közlekedésmérnökök ekkor már fontos tényezői voltak a magyar közlekedésnek, különösen a vasúti és gépjárműközlekedés működésének, további fejlődésének. A VOLÁN Au-

tóközlekedés c. lapban 1972-ben jelent meg a gépjárműüzemlérnökökröl készült szociológiai tanulmány kivonatos ismertetése. A tanulmány szerint

„A gépjárműüzemlérnöki kar 1958-ban bocsátott ki először diplomásokat, 1969-ig 540-en végeztek a kar nappali és esti tagozatán. Az üzemlérnökök 71%-a küldte vissza a 14 oldalas kérdőívet, minck alapján:

- a BME közlekedésmérnöki karára jelentkezők többsége nem jelölte meg a jelentkezési lapon, hogy melyik szakot választja,
- a „tudatos pályaválasztók” közül többen hagyták el a közlekedést, mint a nem tudatos pályaválasztók
- a közlekedés területén dolgozó minden ötödik mérnök az igénybevételel kapcsolatban azt válaszolta, hogy „elfelejttem azt is, amit tudok”

– a mérnökök 70%-a kezdett a közlekedés területén dolgozni, a felméréskor csak 56%-uk volt ott. A kezdeti időben főként azok léptek ki, akik feleslegesnek érezték magukat a munkahelyükön, de olyanok is voltak, akik úgy érezték, hogy munkájuk nem nyújt fejlődési lehetőséget. A vállalatok gyakran nincsenek tisztában az üzemlérnökök „küldetésével”, irreális elvárásokat támasztanak velük szemben. Sokszor mintha képzett díszletek lennének, javítják a vállalat szakember statisztikáját, a vezetés enged a kor és a „divat” követelményeinek, „beszerez” néhány egyetemet végzettet. Öt mérnök közül négy nem kapott megfelelő segítséget munkatársaitól, minden ötödik úgy érezte: akadályozták munkájában! A kezdő mérnökök sem szakmailag, sem kollégáisan nem kapták munkahelyüktől azt, amit vártak. S hogy miért? Röviden úgy fogalmaztak: nem az életkorral, hanem a felkészültséggel van a baj!”

A gépjármű üzemlérnökök 40%-ának véleménye szerint 480 perces munkaidejé-



ből kevesebb mint 100 percet, 74%-uk két és fél óránál kevesebbet foglalkozik érdemleges mérnöki munkával. A mérnökök háromnegyed része munkaidejének csak egyharmadában dolgozik megfelelő szintű feladaton. A mérnökök nagy része került igénytelen, nívtalan, szellemileg elfásult, a műszaki fejlődést csak kívülről szemlélő környezetbe. A bérrel a mérnökök 32%-a, az elismeréssel 41%-uk volt elégedetlen.

A mérnökök nehézségeik forrásaként elsősorban az alacsony színvonalú vezetést jelölték meg. Előrehaladásukat segítő tényezőként 25%-uk a „támogatást”, 13%-uk a „tudást” és 13%-uk a „helyezkedést” jelölte meg. A közlekedésben dolgozó beosztottak 63 %-a, a csoportvezetők 69-a tartotta főlőslegesnek egyetemi végzettségét a feladatokhoz képest.<sup>29</sup>



Az oktatási reform során kialakított továbbfejlesztési célkitűzések keretében került sor a felsőfokú technikumok műszaki főiskolává történő átszervezésére. Az újonnan szervezett főiskolák üzemmérnököket, a BME-n okleveles közlekedésmérnököket képeztek.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa és a Minisztertanács döntése alapján került sor Győrben a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola közlekedési, közlekedésépítési, járműgyártási és távközlési karral történő alapítására. A kormány arról is határozott, hogy addig is, amíg a győri főiskola elkészül, Budapesten a közlekedésépítési kar három szakán kezdődjön meg az oktatás. A határozat értelmében Budapest belvárosában, a Szerb utca egyik erre alkalmassá tett épületében szakonként 40-40, összesen 120 elsőéves hallgatóval 1968 őszén megkezdődött a nappali tagozatos főiskolai hallgatók oktatása. Ezt a munkát megelőzve kezdődött meg a győri beruházás előkészítése és a beruházás elkezdése (2. ábra).

A nagyszabású munkát irányító Művelődésügyi Minisztériumnak, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumnak Győr város tanácsa a legnagyobb igyekezettel szított segítségére. A Gazdasági Bizottság 415 millió forintot bocsátott a beruházók rendelkezésére, a győri városi tanács pedig 74,4 millió forinttal járult hozzá az építkezéshez. A tekintélyes költségű beruházás lebonyolítására a MÁV jól bevált beruházási felügyeletügyi rendszerében külön beruházó felügyeletet alakítottak. A főiskola építését a sajtó is élénk figyelemmel kísérte<sup>30</sup> (3. ábra).

A győri főiskola ünnepélyes megnyitása 1974-ben volt.<sup>31</sup> Áttelepült Szegedről a vasúti közlekedési tagozat vasútüzemi, valamint a vasúti biztosítóberendezési és irányítástechnikai szak, Budapestről pedig a közlekedésépítő karról a vasútgépészeti szak. A második tanévtől a főiskola 14 szaka közül 9 már Győrben volt (4–5. ábra).

A felsőoktatási reformjavaslatok keretében időközben a hagyományos kari-tanszéki rendszer helyett – külföldi tapasztalatok alapján – hazánkban elsőként ezt a főiskolát működtették intézeti és osztályrendszerben. Az új szervezeti rendszer lényege az, hogy a műszaki fejlesztési, a tudományos és nemzetközi ügyeket, amelyekkel korábban a tanszékek foglalkoztak, az intézet központi irányításba vonta. Az osztályokat pedig az oktató és nevelő munka mindezt megelőző feladatainak zavartalan elvégzésével bízta meg. A főiskolán olyan intézeteket szerveztek, amelyek lehetővé tették a közlekedésben és a hírközlésben működő szakmai csoportok egy szervezetbe vonását. Így például a közlekedési és postai üzemi intézet a vasútüzemi, gépjárműüzemi és postaüzemi, valamint üzemgazdasági és szervezési osztályokra tagozódott.

Győrben a közlekedés és a távközlés addig nem létezett központját, hazánk legkorszerűbb felsőoktatási intézményét alakították ki. A főiskola később gróf Széchenyi



Az Oktatási Beruházási Felügyelőség Győr város tanácsa segítségével és a tervezéssel megbízott Középülettervező Vállalat 4-es számú irodájával, (vezetői: Mányoki László megbízott igazgató, Tallós Elemér irodavezető és Höfer Miklós főtervező), valamint a kivitelező vállalatokkal már 1969-ben munkához látott.

A főiskola helyét a révfalui Duna-híd melletti 7-8 hektárnyi területet jelölték ki. Az új oktatási intézmény tehát a város központjában, a vasútállomástól negyedóra, a belvárostól pedig 6-7 perc járásra, könnyen, gyorsan megközelíthető. Olyan reprezentatív helyen emelkedik majd, hogy a 700 éves város szép környezetébe szervesen beilleszkedhesen. A beruházást irányító két tárca és a városi tanács nemcsak azért állapodott meg ebben a központi elhelyezésben, hogy a monumentális épülecsoporthoz díszítse, gazdagítsa a városképet, hanem azért is, hogy a főiskola előadótermeit tanítási szünetekben konferenciák céljára is igénybevehessék.

A tanépületek mellett 1340-1350 diák részére kollégiumokat építenek, ezek egy részét nyáron turistaszállásként átengedik majd az idegenforgalomnak. Modern sportcsarnokba szintén a városához kapcsolja a főiskolai negyedet, hogy alkalomadtán Győr valamennyi sportegyesülete rendezhessen itt versenyt.

A kijelölt, gyéren lakott területen körülbelül 40, az 1955-ös szigetközi árvízben megromlódtott öreg épület állt. A városi tanács, a lakók érdekeinek szem előtt tartásával, saját anyagi hozzájárulásából, példás gyorsasággal már szanálta a házakat, új lakásokban helyezte el a lakókat. A még meglévő, néhány lebontásra váró épület már nem zavarja a munkát. A tanács, a főiskolai telep mellett húzódó Duna-parti sávot, külön 4,5 millió forint költséggel szintén kisajátította, hogy könnyítse a felvonulást és az építők munkáját, később pedig szép parkkal szegélyezhessék itt a főiskolai negyedet.

A tavaly befejezett szanálás után nyomban megkezdődött a terep rendezése, feltöltése, a Dunából kikötött jó minőségű anyaggal. Az idei első negyedévben ez a munka csaknem teljesen befejeződött és a másodikban hozzáfoghattak az előkészítőmunkákhoz. A harmadik negyedévben a jelek szerint semmi akadály sem lesz az épületalapozások megkezdésének. A kivitelezés további ütemtervét úgy állítják össze, hogy 1973 nyarára elkészüljön egy tanulmányi épületrészlet, s ezzel megkezdődhet benne a tanítás. A többiek pedig évente sorjában következnek s 1976 őszére az egész főiskolai együttesnek készen kell állnia.

A főiskolai komplexumot négy, egyenként 6-7 emeletes tanulmányi épület köré csoportosítják. Tehát minden kar önálló épületet kap. Külön központi épületbe telepítik az igazgatást, egy-két általános tanszékek, továbbá a könyvtárral és a műszaki dokumentációs központtal együtt. Mögöttük három laboratóriumi csarnok helyezkedik el. Mind a tanulmányi épületeket, mind pedig a csarnokokat modern építészeti technológia szerint 18 méter hosszú, 240 méter széles, feszített födémekkel fedik le. A födémeket egyes épületek közötti lépcsőtoronyok váza hordozza. Így érik el, hogy sem a tanulmányi helyiségekben, sem a laboratóriumokban sehol egyetlen oszlop sem foglalja a helyet. Ebben a tiszta alaprajzi elrendezésben szerkezeti változtatás nélkül, a szükségleteknek megfelelően áthelyezhető falakkal alakíthatják a termeket, amint a helyzet kívánja. A változtatható válaszfalakra semmiféle szerelvényt nem terveznek.

A lépcsőtoronyokban helyezik el a lifteket és a közműszerelvényeket. (Az egész épületrendszert a Nádorvárosi erőmű fűti majd távhővel.) A földszinten lesznek az előadótermek, az első-második emeletre kerülnek a rajztermek, a III-VII. emeletet a különböző tanszékek foglalják el. A tömegforgalom tehát az alsó szinteken bonyolódik le. A fizikai és a kémiai előadótermek a laboratóriumi csarnokokban lesznek. A nagy előadótermeket vetítőfülkék, audiovizuális oktatóberendezéssel szerelik fel.

A főiskolai épülettömbhöz 2000 személyes konyhát és 350 személy kiszolgálására méretezett éttermet terveztek. Így a változó órárendek szerint 2-2,5 óra alatt az egész diáksereget kiszolgálhatják. Az étteremhez klub- és eszpresszóhelyiség csatlakozik.

A négy kollégiumi épület mindegyikében kettő, egyenként kétágas szoba alkot egy-egy lakóegységet. Minden egységhez, tehát négy személy részére, külön mosdót és zuhanyozót építenek. Emeletenként általában 25 szobát terveznek, s a bennük lakó 50 hallgatónak egy-egy jól szellőző melegítő konyhát, valamint társalgót.

A főiskolai komplexumot a már említett tornacsarnok egészíti ki.

E vázlatos leírásból is kitűnik, hogy a kormányzat, valamint az oktatási és a közlekedési tárca, nemkülönben Győr városa is milyen nagy súlyt helyez rá, hogy a közlekedési koncepció végrehajtásában fontos rendeltetési közlekedési és távközlési szakember alapos kiképzést kapjanak és kényelmes, gondatlan körülmények között tanulhassanak.

## 2. ÁBRA SZÁSZ FERENC ÍRÁSÁBÓL MEGTUDHATJUK, HOGY MILYEN LESZ A GYŐRI FŐISKOLA (MEGJELENT A VASÚT CÍMŰ FOLYÓIRAT 1971/6. SZÁMÁBAN)

István nevét vette fel, a közelmúltban pedig egyetemi rangra emelkedett.

A közlekedés, ezen belül a közúti közlekedés területén folyó különböző szintű oktatás és képzés további átszervezését, szakosodását, fejlesztését részben terjedelmi okokból, részben azért sem tudjuk bemutatni, mert minden oktatási intézménynek terjedelmes története van, vagy feldolgozása még várat magára. Bízunk azonban abban, hogy

ez a vázlatos összeállítás érzékelteti a korabeli szakemberképzés sokszínűségét, és a tisztelt olvasók között lesznek olyanok is, akik folytatják a témát.

### JEGYZETEK

<sup>1</sup> Közlekedési Közlöny, 1954/I. sz. I. 3.

<sup>2</sup> Közlekedési Közlöny, 1954/30. sz. VII. 25.

<sup>3</sup> Közlekedési Közlöny, 1956/6. sz. II. 5.

<sup>4</sup> Közlekedési Közlöny, 1957/30. sz. VII. 28.



ZSEMBERY ISTVÁN

# JÓL HALAD A GYŐRI KÖZLEKEDÉSI ÉS TÁVKÖZLÉSI MŰSZAKI FŐISKOLA ÉPÍTÉSE

Győrben tervszerűen halad a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola építése. Alig telt el egy esztendő azóta, hogy dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter az első épület alapkövét lerakta, az építők máris a IV. emeletnél tartanak, annak ellenére, hogy az alapozási munkáknál műszaki akadályokba ütköztek. Mint ismeretes, Győrben — különösen a Duna közelében — bonyolult technológiai feszültséget igénylő körülmények között lehet csak a magas talajvízszint miatt alapozni.

Az első tanulmányi épülethez tartozó 468 férőhelyes diákszálló a győri

házigyárban készült elemekből épül. Az alapozástól a fogadó szintig — mint általában a házigyári építkezéseknél szokásos —, ez a létesítmény is monolit vasbeton szerkezetű. A vasbetonszerelőknek és ácsoknak megfeszített erővel kellett dolgozni, különben az elemeket szerelő brigádnak nem tudtak volna határidőre munkaterületet adni. Munkájukkal hozzájárultak ahhoz, hogy a házigyári szerelő brigád a IV. emelet szerelését már befejezhette. A diákszálló szemmel láthatóan napról napra nő. Már is jól érzékelhető a Duna felé eső homlokzatnak a környezetbe való tetszetős beilleszkedése. Itt a házigyá-

ri elemek szerelését november végére már befejezték, a belső munkákat telen is lehet folytatni.

Az első laboratóriumi épület földszint feletti 18 m fesztávolságú elemeit már elhelyezték, most a II. szint szerelését végzik. Ez a létesítmény is a tél beállta előtt tető alá kerül.

A 2 ezer adagos étterem-konyha szerkezet építése a tetőszigeteléssel együtt befejeződött. A válaszfalak falazása és a nyílászáró-szerkezetek elhelyezése folyamatban van. A tél folyamán itt is lehetőség nyílik a munkák folytatására.

A megyei és a városi vezetők szívügyüknek tekintik a főiskola építését. Többször is hangoztatták, hogy milyen nagy jelentősége van annak, hogy ez a főiskola a 700 éves városukba kerülhetett.

A beruházást bonyolító KPM Oktatási Beruházási Felügyelőség a Győr megyei Állami Építőipari Vállalat vezetőjével, valamint a városi és megyei vezetőkkel szoros kapcsolatot tart fenn. Kölcsönösen tájékoztatják egymást a munkák előrehaladásáról.

A beruházásért felelős Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium megkülönböztetett gonddal kezel a főiskola építését és figyelemmel kíséri azt a Művelődésügyi Minisztérium is.

## 3. ÁBRA A FŐISKOLA NAGY ÜTEMŰ ÉPÍTÉSÉT MINDENKI FIGYELEMMEL KÍSÉRTE

Az első tanfolyamszerű szakember-képzés 1953. november 1-én kezdődött. A különböző tanfolyamok Budapesten különböző helyeken voltak, nagy részüket a XIII. ker. Petneházy u. 41. sz. alatti helyiségekben bonyolították le.

<sup>5</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1957/3. sz. I. 20.

<sup>6</sup> A KPM Autóközlekedési Tanintézet keretében az 1950-es évek végéig az alábbi forgalmi jellegű tanfolyamok voltak: Gépjárműforgalmi Tiszti Tanfolyam, Forgalmi Tisztviselői Tanfolyam, Szállítmányozási Tanfolyam, Forgalmi Műszaki Tisztviselői Tanfolyam, Gépjárműkalauz-képző Tanfolyam, Árukezelői Tanfolyam. *Közlekedési Közlöny*, 1959/36. sz. IX. 6.)

<sup>7</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1959/36. sz. IX. 6. GÜSZ = Gépjármű Üzletszabályzat.

Eleinte a forgalmi tiszti tanfolyamra nem tudtak csak érettségivel rendelkezőket beiskoláztatni, ezért a létszám biztosítása érdekében eltekint-

tettek attól. Ez viszont a színvonal visszaesését eredményezte,

<sup>8</sup> Forgalmi Utasítás a KPM felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok számára. Budapest, 1959.

<sup>9</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1965/43. sz. X. 24.

<sup>10</sup> Teherforgalmi és Kereskedelmi Ügyviteli és Eljárási Utasítás. KÖZDOK; Budapest, 1969. A személyforgalom és kereskedelem eljárási és ügyviteli utasítása. Budapest, 1970.

<sup>11</sup> A Volán Tröszt és Vállalatok statisztikai évkönyve: 1974. Budapest, 1975.

<sup>12</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1960/47. sz. XI. 20.

<sup>13</sup> A Volán Tröszt és Vállalatok statisztikai évkönyve: 1979. Budapest, 1980,

<sup>14</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1955/10 sz. III. 6., 18. sz. V. 1. és 1960/23. sz. VI. 5.

<sup>15</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1962/12. sz. III. 25.

<sup>16</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1962/4. sz. I. 28.

<sup>17</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1970/32. sz. VIII. 9

<sup>18</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1982/31. sz. VIII. 1. Cseh Lajos: Gépjármű ügyintézők képzése és továbbképzése.

<sup>19</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1959/21. sz. V. 24.

<sup>20</sup> Autóközlekedési kutatások, 1964. Budapest, 1965. Papp Endre: Az autóközlekedés oktatási intézményeinek fejlesztési terve.

<sup>21</sup> *Közlekedésügyi Értesítő*, 1969/5. sz. III. 3.

<sup>22</sup> *Közlekedésügyi Értesítő*, A közlekedés- és postaügyi miniszter 1/1971. (Közl. Ért. 1.) KPM utasítása a szakmunkásképzés egyes kérdéséről. (I. 6.)

<sup>23</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1966/31. sz. VII, 29. és 1982/23. sz. VI. 6.

<sup>24</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1961/43. sz. X. 22.

<sup>25</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1968/25, sz. VI. 23. A Budapesti Műszaki Egyetem Továbbképző Intézete rendszeresen megszervezte a KPM által igényelt továbbképző tanfolyamokat. Ilyenek voltak például: az 1968/69. tanév őszi félévében 36 félé tanfolyam közül választhattak alapképzettségüknek megfelelőt a jelentkezők. Az autóközlekedéssel kapcsolatos tanfolyamok voltak:

Az autóközlekedés műszaki fejlesztésének kérdései az új gazdasági mechanizmusban. 45 óra előadás, 15 óra konzultáció,

Energiagazdálkodás a gépjármű-közlekedésben. 10 óra

Gépjárművel félvezető gyújtás-áramkörei. 10 óra előadás, 2 óra konzultáció gyakorlat.

Közüti közlekedés műszaki szakértők továbbképzése. 96 óra.

Előadásmód és beszédtechnika vezetők és oktatók részére. 10 óra. (*Közlekedésügyi Értesítő*, 1968/21. sz. VII. 27.)

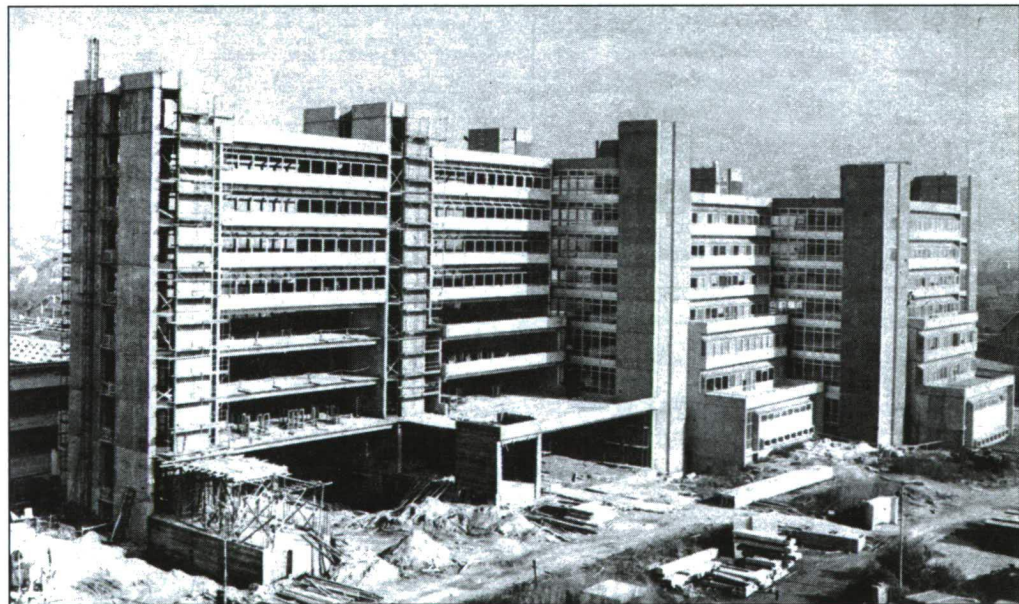
Az 1970. évi őszi félévben 29 tanfolyamot szerveztek, ezek közül a gépjárműközlekedéssel volt kapcsolatos: Gépjárművek lengésvizsgálata. 12 óra. Belsőégésű motorok mechanikai hatásfoka és munkafolyamata meghatározásának elméleti és gyakorlati problémái. 10 óra.

Könnyűszerkezetű járművek méretezése. 15 óra. Válogatott fejezetek a járműjavítás területéről. 8 óra.

Járműalkatrészek javítása ráolvasztott műanyagbevonattal. 24 óra előadás, 6 óra gyakorlat.

Új és felújított gépjármű alkatrészek alkalmazásának műszaki gazdasági kritériumai. 8 óra.

Autóközlekedési telepek műszaki ellátási színvonaltervezésének időszerű kérdései. 20 óra. A nomogramos ökonometria gyakorlati alkalmazásai a gépjárművek üzemeltetésénél. 16 óra. (*Közlekedésügyi Értesítő*, 1970/16. sz. VIII. 26.)



4. ÁBRA A GYŐRI FŐISKOLA ÚJ ÉPÜLETCSOPORTJA (VASÚT, 1976/1. SZ.)





**5. ÁBRA** A „HONFOGLALÁS” LÉPÉSRŐL LÉPÉSRE TÖRTÉNT. AZ ÁTADOTT ÉPÜLETRÉSZEKET AZONNAL BIRTOKBA VETTÉK A HALLGATÓK (VASÚT, 1976/I. SZ.)

Szintén a KPM kérésére az 1971. tanév első félévében 25 tanfolyamot szerveztek, ezek közül a közúti közlekedéssel volt kapcsolatos:

Közutak téli védelme. 20 óra,

Könnyűszerkezetű járművek méretezése. 30 óra,

A gépjárműközlekedés időszerű gazdasági kérdései. 24 óra.

A gépjármű üzemeltetés aktuális és perspektív problémái. 20 óra.

Korszerű darabárufuvarozási technológia mint a közlekedéspolitikai konvenció kísérleti laboratóriuma. 8 óra.

Az autóközlekedés néhány üzemgazdaságtani problémája. 22 óra.

A nagyüzemi gépjármű-karbantartás időszerű kérdései. 12 óra.

A gépjárműközlekedés és javítás kémiai kérdései. 52 óra előadás, 6 óra konzultáció. (*Közlekedésügyi Értesítő*, 1971/2. sz. I. 26.)

A Budapesti Műszaki Egyetem az 1972/73. tanévben az Építési és Közlekedési Szakon indított gazdasági mérnöki képzést. A Közlekedési szakon az általános közlekedési ágazaton, az út- és pályafenntartó és közlekedéspítési ágazaton indult a képzés. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1972/8. sz.

A BME felvételt hirdetett az 1973. februárban induló szakmérnöki szakokra. Összesen 39 szakon hirdették meg a képzést. A Közlekedésmérnöki Karon az alábbi szakokon:

- Közlekedési automatika,
- Közlekedéskibernetika és automatika
- Nagyüzemi dízel és villamosvontatás,
- Építőgépek,
- Jármű- (kocsiszekrény) szerkesztés,
- Repülés,
- Közúti közlekedési rendszertervezés és forgalomtechnika.

A tanulmányi idő kettő év volt. A szakmérnök képzésre felvételüket kérhették azok, akik műszaki egyetemet, vagy természettudományi karon szerzett és a továbbképzés szakjellegének megfelelő oklevéllel rendelkeztek, mérnöki munkakört láttak el és az oklevél megszerzésétől számított két éves mérnöki gyakorlattal rendelkeztek. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1972/13. sz. VI. 27.

A BME felvételt hirdetett az 1974. februárban összesen 29 szakon induló szakmérnöki szakokra az előbbieken leírt azonos feltételekkel.

A Közlekedésmérnöki Karon az alábbi szakokon:

- Gépjármű,

– Közlekedésmatematikai és számítástechnikai,

– Vasúti és közúti járműjavító,

– Repülőgépeszeti szak.

*Közlekedésügyi Értesítő*, 1973/8. sz. VI. 30.

A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán 1978. februárban autógépész szakmérnöképzés indult. A tanulmányi idő két év volt. A szakmérnöképzést diplomával rendelkező mérnökök részére indították, az alábbi tantárgyakat oktatták:

Matematika, fizika, számítástechnika, ergonomia és környezetvédelem, gazdaságtan, gép-szerkesztés, gépjármű mechanika, gépjárműszerkezetek, gyártás, karbantartás, javítás, kocsitestek, biztonságtechnika és beszámoló a hazai kutatási eredményekről. *Közlekedési Közlöny*, 1977/44. sz. X. 30.

<sup>26</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1966/24. sz. VI. 12.

<sup>27</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1963/13. sz. III. 31.

<sup>28</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1968/25. sz. VII. 23.

<sup>29</sup> *Volán Autóközlekedés*, 1972. március

<sup>30</sup> A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázati felhívásai rendszeresen megjelentek a Közlekedésügyi Értesítőben és a Volán Tröszt Értesítőben is. Az alábbiakból ezekből idézünk: *Közlekedésügyi Értesítő*, 1972/6. sz. IV. 7.

Kivonat:

„A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázatot hirdet a Közlekedési Karán (Budapest), a Gépjárműközlekedési Tagozatán (Budapest), a Távközlési Tagozatán (Budapest), A vasúti Közlekedési Tagozatán (Szeged) levő tanszékein és Műszaki-oktató Szakán (Győr) betöltendő oktatói állásokra.

Pályázhatnak a tudományágak megfelelő egyetemi végzettségű szakemberek, közülük előnyben részesülnek az alapoklevélén túl további képesítéssel (pl. szakmérnöki), a tudományos fokozattal, az ipari, tudományos és felsőoktatási gyakorlattal rendelkezők.

A főiskola 1973-tól szakaszosan Győrbe költözik, ahol az áttelepülést vállaló oktatóknak a vonatkozó jogszabályok szerint lakást biztosítanak. A betöltendő állásokra részletesebb információt adtak, itt csak tanszék/állások száma formában idézzük:

Hídépítési Tanszék/3, Gépjármű üzem-  
vezési tanszék/1, Gépjárművek Tanszék/2, Mate-

matikai-fizika Tanszék/3, Műszaki Alaptárgyak Tanszék/2, Útépítési Tanszék/3, Vasútépítési Tanszék/1, Vasútgépész Tanszék /5, Vasúti Biztosító- és Távközlő Berendezések Tanszék/6, Vasúti Üzemszervezési Tanszék/1, Műszaki-oktató Szak/1 fő főiskolai tanársegéd, tanár, docens, adjunktus.

Előírás volt az is, hogy az állásokat betöltőnek irányítóan, illetve irányítás mellett részt kell venni a tanszék oktató-nevelő és tudományos-kutató munkájában és az ezekhez kapcsolódó egyéb (pl. szervezői, társadalmi) tevékenységében.

A pályázatokkal kapcsolatos érdeklődőknek felvilágosítással, űrlapokkal a Főiskola Főigazgatói Hivatala áll rendelkezésre. (Budapest, V. Szerb utca 23.) Dr. Hegedűs Gyula s. k. főigazgató”

*Közlekedésügyi Értesítő*, 1972/20. sz. XI. 17.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Gépjárműközlekedési Tagozata (Budapest X. Újhegyi u. 14.) az 1973/74. tanév felvételi vizsgáira előkészítő tanfolyamot indít a nappali és levelező tagozaton Gépjárműüzemi és Autógépész szakokra, valamint nappali tagozaton Gépjárműüzemi és Autógépész szakokra, valamint nappali tagozaton a Hajózási Szak Tengerésztszti ágazatára jelentkezők részére. Az előkészítő tanfolyam tantárgyai: matematika és fizika. A tanfolyam díja 650.– Ft.

Jelentkezési határidő 1972. november 25. Jelentkezési lap a Tagozat Igazgatási Tanulmányi Osztályán kapható. *Közlekedésügyi értesítő*, 1973/3. sz. III. 7.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola az alábbi tanszékeken összesen 38 főiskolai oktató állást hirdetett: Hídépítési, Gépjármű Üzem-szervezési, Gépjárművek, Közlekedési Üzemgazdaságtan, Marxizmus-Leninizmus, Matematika-fizika, Műszaki Alaptantárgyak, Útépítési, Vasútépítési, Vasútgépész, Vasúti Üzemszervezési, Vezetékes Távközlési, Vezetéknélküli Távközlési Tanszékekre, Nyelvi lektorátus és Közlekedés-építési karra. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1974/3. sz. III. 11.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázatot hirdet a Közlekedésépítési Karán (Budapest), a Gépjárműközlekedési Tagozatán (Budapest), A Távközlési Tagozatán (Budapest) és a Vasúti Közlekedési tagozatán (Győr) betöltendő 69 főiskolai oktató állásra. A Főiskola fo-



kozatosan Győrbe költözik, ahol az oktatóknak lakást biztosítanak. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1975/1. sz. II. 4.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázatot hirdetett a Közlekedésépítés karán (Budapest), a Távközlési Tagozatán (Budapest), a Gépjárműközlekedési Tagozatán (Győr) levő tanszékein betöltendő 72 oktató állására. A részletes tudnivalókon kívül a hirdetésben az is szerepel, hogy a Főiskola fokozatosan Győrbe költözik, így a budapesti munkahellyel meghirdetett oktatói állások is 1-3 év múlva győri munkahelyek lesznek, ahol a Főiskola az oktatóknak lakást biztosít. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1976/2. sz. III. 8.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola (9026 Győr, Ságvári Endre u. 25., 1056 Budapest, V. Szerb utca 23.) pályázatot hirdet a Közlekedés-építési Karán (Budapest), a Közlekedés és Postaüzemi Intézetnél (Győr), a Közlekedésgépészeti Intézetnél (Győr), a Távközlési és Automatizálási Intézetnél (Győr), a Matematikai és Számítástechnikai Osztályánál (Győr), a Műszaki Tanárképző Osztályánál (Győr), a Testnevelési Osztályánál (Győr), a Marxizmus-Leninizmus Oktatási Osztályánál (Győr), az Idegennyelvi Lektorátusnál (Győr) betöltendő összesen 83 oktató állásra. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1977/1. sz. II. 10.

A Közlekedésügyi és Távközlési Műszaki Főiskola ekkor már 9026 Győr, Ságvári Endre u. 25. címre kéri a jelentkezési lapokat és a pályázatokat. Ekkor 92 oktató állást hirdettek meg. A Győrtől távol lakó és Győrben letelepedni kívánó oktatók részére a Főiskola lakást biztosít.

<sup>31</sup> A felsőoktatási intézmények nappali tagozatán a közúti közlekedéssel kapcsolatos szakokon végző hallgatók:

1969/70 1970/71 1971/72 1973/74

*A végző hallgatók száma (fő)*

#### BUDAPESTI MŰSZAKI EGYETEM

Gépészmérnöki kar, autógépész ágazat

23

Építészmérnöki kar, Közlekedésépítő szak

47

52

45

Közlekedésmérnöki Kar

Gépjárműüzemi szak

33

25

25

24

Anyagmozgatási gépész ágazat

-

20

25

19

Autógépész ágazat

-

24

27

24

Közlekedéstechnikai ágazat

-

-

-

24

Közlekedési rendszerszervező ágazat

22

#### FELSŐFOKÚ TECHNIKUM

Forgalmi-kereskedelmi szak

25

38

Műszaki üzemeltetési szak

41

38

#### KÖZLEKEDÉSI ÉS TÁVKÖZLÉSI MŰSZAKI FŐISKOLA

Gépjármű forgalmi-kereskedelmi szak

36

Gépjármű műszaki üzemeltetési szak

37

35

Autógépész szak

43

A tájékoztatás minden évben a Közlekedésügyi Értesítőben jelent meg. (1972/73-ban ilyen információ nincs.)